



BUND für Umwelt  
und Naturschutz  
Deutschland e.V.  
Friends of the Earth  
Germany  
Landesverband Hessen  
e.V.  
Ortsverband Butzbach

BUND OV Butzbach, z. Hd. G. Krämer, A. d. Prinzenmauer 44, 35510 Butzbach

Magistrat der Stadt Butzbach  
Marktplatz 1  
35510 Butzbach

BUND-  
butzbach@web.de  
www.bund-  
butzbach.bplaced.net

Gernot Krämer  
1. Vorsitzender  
BUND OV Butzbach  
06033-7488965

Butzbach, den

## **Nahmobilitätscheck der Stadt Butzbach/Fußgänger- und Radverkehr – 2. Bürgerbeteiligung/Online Workshop**

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend erhalten Sie eine Zusammenfassung der grundlegenden Anmerkungen unsererseits zu den vorgelegten Vorschlägen, da viele unserer Aktiven mit dem Konzept eines online-Workshops nicht zurecht gekommen sind.

- a.) Es fehlt eine Verbindung aus der Innenstadt zu den Einkaufszentren im Industriegebiet Ost. Für den Bereich rund um Rewe bietet sich eine Verbindung über das Schlossgelände (dort wurde ein Radweg vorgesehen) und die Elsa-Brandström-Straße an. Hierfür müsste in der Elsa-Brandström-Straße unbedingt Raum für den Fußgänger (Fußwege viel zu schmal) und den Radverkehr geschaffen werden. Die Anbindung von ALDI, Bäckerei Mack, HessNatur fehlt bislang.
- b.) Ein Radweg ist entlang der gesamten großen Wendelstraße erforderlich (Fortsetzung des Radweges entlang der Straße der Deutschen Einheit Richtung Süden – insbesondere für Radtouristen).
- c.) An einigen Stellen in der Großen Wendelstraße ist der Gehweg zu schmal.
- d.) Verlegung der B3 auf die Umgehung Ost um Verkehr aus der Stadt zu nehmen (insbesondere im Hinblick um die neu entstandene Wohnbebauung im Bahnhofsumfeld).
- e.) Die Einrichtungen für Alte- und Behinderte (insbesondere AWO Schlossgelände, Himmichsweg und Am Hetgesborn) und die Bedürfnisse von deren Bewohnern wurden nicht berücksichtigt.

- f.) Bei verschiedenen Vorschlägen fehlen die letzten Meter der Anbindung an den Bahnhof.
- g.) Es fehlt eine mit dem Fahrrad fahrbare Unter- oder Überquerung der Bahnlinie in der Kernstadt.
- h.) Mehrfach wird vorgeschlagen den Parkraum zu reduzieren um Platz für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen. Punktuell mag dies das Mittel der Wahl sein. Grundsätzlich ist jedoch zu befürchten, dass mit der Streichung von Parkplätzen der Parkplatzsuchverkehr steigt und der Druck auf andere Straßen mit kostenlosen Parkmöglichkeiten steigt. Wir schlagen deshalb vor den gesamten öffentlichen Parkraum in der Stadt zu bewirtschaften und einheitliche Parkgebühren zu erheben.
- i.) In der Kleeberger Straße wird auf der Westseite der Bahn ein Radweg bis zur Unterführung vorgeschlagen, die Fortsetzung auf der Ostseite fehlt ebenso wie die Fortführung zum Kreisel Kleeberger Straße/Tepler Straße/Römerstraße
- j.) Die "Nord-Süd-Achse" auf der Westseite der Bahn (Tepler Straße, Römerstraße, Weidigstraße) wurde nicht in die Betrachtungen zum Radverkehr einbezogen.
- k.) Innerhalb der Stadt Butzbach fehlt entlang der Hoch-Weiseler-Straße ein Radweg aus Richtung Hoch-Weisel zum Bahnhof (der vorhandene Radweg entlang der L3056 endet abrupt am Ortseingang).
- l.) Für die Anbindung aus Richtung Nieder-Weisel schlagen wir vor, die vorhandenen Feldwege entlang der Bahnlinie allwettertauglich auszubauen und die bislang ungenutzte Brücke über die Südumgehung und die alte Weinstraße für eine Anbindung des Bahnhofs zu nutzen. Der Vorteil hier ist die Vermeidung der gefährlichen Kreuzung am Kreisel Südumgehung/Ostumgehung.
- m.) Es muss immer die direkte Anbindung der Schulen am Schrenzerhang, des Bahnhofs und der Innenstadt sowie der Einkaufszentren im Industriegebiet Ost betrachtet werden. Ein "so oder so" – wie in einigen Vorschlägen (Griedel, Pohl-Göns,...) angedeutet kann es nicht geben, wenn eine befriedigende Lösung gefunden werden soll. Rad- und Fusswegführungen, die einen längeren Weg vorsehen, werden in der Regel nicht genutzt.

n.) Wenn Radwege im Alltag (Pendler Fahrt zum Bahnhof Besuch der Innenstadt, Schulbesuch,...) genutzt werden sollen, müssen diese zu allen Tages- und Jahreszeiten sicher zu benutzen sein. Daraus resultiert die Notwendigkeit für eine asphaltierte Oberfläche, eine Führung außerhalb von Waldstücken etc., eine regelmäßige Reinigung und Freischneiden. Für einen Radweg aus Richtung Hausen kommt daher nur eine straßenparallele Führung in Betracht. Dort muss allerdings eine Lösung für die erhebliche Steigung (>6 % über mehrere hundert Meter) gefunden werden.

o.) Es müssen sichere Abstellmöglichkeiten für hochwertige Räder (Kosten eines durchschnittlichen E-Bikes z. Z. 2500.- €) geschaffen werden.

p.) Der Rad- und Fussweg an der Südumgehung ist viel zu schmal für einen Verkehr in beide Richtungen und zudem häufig mit Glasscherben übersät sowie zugewachsen.

q.) Der Rad- und Fussweg entlang der Straße der Deutschen Einheit ist in den Gefällstrecken gefährlich (Rad- und Fussverkehr in zwei Richtungen) und oft durch einwachsende Hecken eingeengt. Stellenweise ist er auch viel zu schmal. Das Ende des Weges am Kreisel Griedeler Straße ist äußerst unbefriedigend.

r.) Die Querung von Kreiseln ist derzeit für Radfahrer und Fußgänger gefährlich und unattraktiv (mehrfaches Überqueren von senkrecht einmündenden Straßen).

s.) Die Anbindung des Baugebietes "Wohnen am Limes" über den oberen Lachenweg, den Hunnenburgweg (oder Seedammweg) an die Innenstadt bzw. den Bahnhof sollte untersucht werden, da dies u. E. die Variante mit der geringsten Steigung ist.

Generell ist anzumerken, dass viele der gemachten Vorschläge in die richtige Richtung gehen, dass dies aber nur ein erster Schritt sein kann. Um Butzbach Fußgänger- und Fahrradfreundlich zu machen bedarf es sehr viel mehr.

Wir wissen, dass Sie unsere Anmerkungen nach Ende der Abgabefrist erreichen. Wir hoffen dennoch, dass Sie diese noch berücksichtigen können. Leider war es uns in der besonderen Situation, in der wir uns befinden und auf Grund der Urlaubszeit nicht möglich, diese früher einzureichen.

Viele Grüße

i. A. Gernot Krämer

Anlage:

Vorschlag kreuzungsfreie Anbindung Nieder-Weisel

